

Nuo pat pirmojo automobilio pasirodymo mechaninio įrenginio, kuris skirtas pasukti ratus, funkcija pasikeitė bene mažiausiai. Tačiau jis pats keitėsi daug kartų ir iš paprasto įrenginio ratams pasukti tapo daugiafunkciniu prietaisu, kuriuo galima valdyti kur kas daugiau automobilio funkcijų.

Vaire, visų pirma, vietą atrado daugybė papildomų funkcijų: garso signalas, radijo ir muzikos, kruizo kontrolės valdikliai, pavarų perjungimo svirtelės, oro pagalvė. Pakito ir medžiaga, iš kurios jis gaminamas: rėmas, anksčiau gamintas iš medžio, plieno bei aliuminio, šiuo metu įprastai yra iš magnio.

Šimtametė istorija

Pirmasis ovalus vairas pasirodė „Panhard 4 HP“ automobiliuose 1894 m. liepą vykusiose lenktynėse Paryžius-Ruenas (Rouen). Tai buvo labiau automobilio kaip visiškai naujo išradimo pristatymas, o ne lenktynės: apie 100 km atstumą įveikiančios transporto priemonės su vidaus degimo varikliais turėjo demonstruoti ištvermę.

Lenktynėse dalyvavo ir „Peugeot“ automobiliai, tuo metu priminę motorizuotas karietas – priekiniai ratai buvo valdomi rankena, o galią jiems perdavė 2 laipsnių pavarų dėžė bei 4 cilindrų variklis. Daugelyje automobilių tuo metu keleiviai buvo sodinami vienas priešais kitą kaip šiuolaikiniame autobuse ar traukinyje. Gamintojai neskubėjo pabėgti nuo arklio tempiamos karios modelio.

1894 m. lenktynėse pirmą vietą pasidalijo būtent šie modeliai – „Panhard 4 HP“ bei „Peugeot“ su rankinio valdymo svirtimi. Tai buvo lūžis, parodęs, jog ovalus vairaratis gali visaverčiai atstoti valdymo svirtį.

Vieni pirmųjų tuo pasinaudojo „Peugeot“, 1901 m. pristatę bene novatoriškiausią to laikotarpio automobilį, kuris visiškai nebepriminė arklio traukiamos karios. „Peugeot Type 36“ priekyje buvo sumontuotas variklis su kapotu, o jo ratus reikėjo sukti ovaliu vairaračiu.

Greitai atrado privalumus

Automobilio pionieriai greitai suvokė, jog vairuotojui kur kas lengviau pasukti ratus ovaliu vairu nei rankena. Ovali forma leidžia jį tvirtai laikyti sukant, taip pat reikia mažiau pastangų norima kryptimi pasukti ratus. Vėliau pradėti gaminti vairai su stiprintuvais, lengvinančiais sukimą važiuojant nedideliu greičiu.

Vairas visada buvo meno kūrinys, viena svarbiausių interjero detalių. Nepaisant to, jis tapo įvairių inovacijų tramplinu. Paskutinio praėjusio amžiaus dešimtmečio pradžioje išpopuliarėjo oro pagalvės – taip šis ovalas tapo ne tik pagrindiniu automobilio valdymo įrankiu, bet ir svarbiu pasyvaus saugumo elementu.

Daugeliui tokio tipo inovacijų pagreitį suteikia automobilių sportas. „Peugeot 908“ modelyje visi valdymo prietaisai buvo išdėstyti ant vairo – tas pats principas naudojamas šiuolaikiniuose kasdiniuose „Peugeot“ automobiliuose. Skirtumas tik tas, jog radiją ar telefoną įprastai valdyti galima ne tik ant vairo, bet ir lietimui jautriame ekrane ar centrinėje konsolėje įtaisytais mygtukais – vairuotojas pasirenka jam patogiausią būdą.

2012 m. debiutavusiame „Peugeot 208“ modelyje buvo pristatytas „i-Cockpit®“ – revoliucinis sprendimas, perkėlęs prietaisų skydelio vaizdą virš vairo. Pats vairas tapo mažesnis, o tai padidino matomumą bei erdvę vairuotojo kojoms.

„i-Cockpit®“ šiandien montuojamas visoje „Peugeot“ automobilių gamoje, o naujieji 208 bei 2008 turi dar naujesnį „i-Cockpit® 3D“ sprendimą su hologramine projekcija prietaisų skydelyje. Tai dar labiau paryškina svarbiausią informaciją vairuotojui.

Iki šios dienos daugiau nei šeši milijonai klientų išbandė šią sistemą, kuri kol kas lieka unikali visame automobilių pasaulyje.

Vairas greitai dings?

2014 m. „Google-Car“ pradėjo visiškai autonominių automobilių erą. Jis išsiskiria tuo, jog neturi nei vairo, nei akceleratoriaus ar stabdžio pedalų. Vienintelis į prietaisų skydelį integruotas mygtukas yra skirtas visiškai sustabdyti automobilį.

2015 m. liepą „PSA Group“ pradėjo specialią programą „Autonomous Vehicle for All“ (AVA) ir buvo pirmasis gamintojas, pradėjęs savavaldžių transporto priemonių bandymus Prancūzijos gatvėse. Šios programos tikslas – išstbulinti įvairias funkcijas, kurios leistų vairuotojui visiškai atsitraukti nuo automobilio valdymo.

Šiuo metu tarptautinė motorinių transporto priemonių gamintojų organizacija „International Organization of Motor Vehicle Manufacturers“ (OICA) suskirstė autonominių važiavimą į penkis lygius ir kiekvienam priskyrė tam tikras savybes:

1 lygis. „Hands on“. Vairuotojas privalo nuolat laikyti rankas ant vairo.

2 lygis. „Hands off“. Vairuotojas kartais gali nuimti rankas nuo vairo, tačiau privalo nuolat

sekti važiavimo būseną ir būti pasiruošęs perimti automobilio valdymą.

3 lygis. „Eyes off“. Vairuotojas kartais gali nežiūrėti į kelią, tačiau būti pasiruošęs perimti automobilio valdymą.

4 lygis. „Mind off“. Vairuotojas gali visą kelionės laiką užsiimti kita, su vairavimu nesusijusia veikla.

5 lygis. „Driverless“. Visiškai autonominis vairavimas, be vairuotojo.

Dabar kai kurie „Peugeot“ automobiliai jau turi AVA programoje išstobulintas sistemas, užtikrinančias pirmą bei antrą autonominio važiavimo lygius. Pavyzdžiui, aktyvi įspėjimo apie nukrypimą nuo eismo juostos sistema „Active Lane Departure Warning“ (ALDW) koreguoja automobilio judėjimo trajektoriją vairu, jei šis artėja prie eismo juostą žyminčios linijos. Automatinio parkavimo sistema „Full Park Assist“ valdo automobilio greitėjimą, stabdymą ir vairą, kai įvažiuojama į stovėjimo vietą ar iš jos išvažiuojama, o vairuotojo dėmesingumo stebėjimo sistema „Driver Attention Alert“ nuolat stebi važiavimo nukrypimus iš eismo juostos, rankų laikymą ant vairo ir vertina dėmesingumą.

Autonominis vairavimas turės įtakos automobilio naudojimui. Šiuo metu vairas atrodo normali automobilio sudedamoji dalis, o pasiekus penktą autonominio važiavimo lygį tebus nereikalinga detalė. Vairavimo entuziastai, kurių automobiliai turės vairs, bus atpažįstami tarsi dabartiniai vinilines plokšteles perkantys melomanai.









